

**IDENTIFIKASI KELALAIAN DINAS JAGA  
PADA SAAT MV. ANDHIKA PARAMESTI  
SANDAR DI PELABUHAN**



**SKRIPSI**

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar  
Sarjana Terapan Pelayaran**

**Disusun Oleh : M FATAH MUALIMIN  
NIT. 52155626 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG**

**2019**

## HALAMAN PERSETUJUAN

### IDENTIFIKASI KELALAIAN DINAS JAGA PADA SAAT MV. ANDHIKA PARAMESTI SANDAR DI PELABUHAN

DISUSUN OLEH:

M FATAH MUALIMIN

NIT. 52155626 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 23 Juli 2019

Dosen Pembimbing I  
Materi

Dosen Pembimbing II  
Metodologi dan Penulisan

Capt. DWIANTORO, M.M, M.Mar  
Penata (III/c)

NIP. 19740614 199808 1 001

YUSTINA SAPAN, S.ST, M.M.  
Penata (III/c)

NIP. 19771129 200502 2 001

Mengetahui,  
Ketua Program Studi Nautika

Capt. DWIANTORO, M.M, M.Mar  
Penata (III/c)

NIP. 19740614 199808 1 001

## HALAMAN PENGESAHAN

### IDENTIFIKASI KELALAIAN DINAS JAGA PADA SAAT MV. ANDHIKA PARAMESTI SANDAR DI PELABUHAN

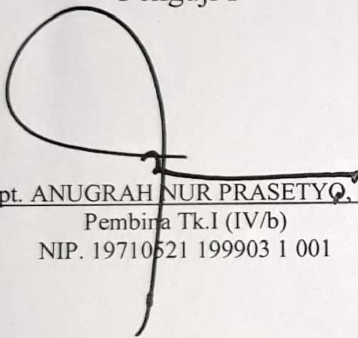
DISUSUN OLEH:

M FATAH MUALIMIN  
NIT.52155626.N

Telah diuji dan disahkan, oleh Dewan Penguji serta dinyatakan lulus

dengan nilai..... pada tanggal ..... 2019

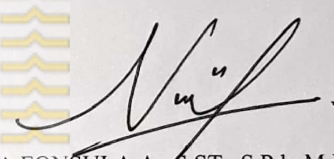
Penguji I

  
Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO, M.Si  
Pembina Tk.I (IV/b)  
NIP. 19710521 199903 1 001

Penguji II

  
Capt. DWIANTORO, MM., M.Mar.  
Penata (III/c)  
NIP. 19740614 199808 1 001

Penguji III

  
VEGA FONSULA A., S.ST., S.Pd., M.Hum  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19770326 200212 1 002

Dikukuhkan oleh:

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG,

Dr. Capt.MASHUDI ROFIK, M.Sc, M.Mar.  
Pembina Tk.I (IV/b)  
NIP. 19670605 199808 1 001



## HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : M FATAH MUALIMIN

NIT : 52155626.N

Program Studi : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul, "Identifikasi Kelalaian Dinas Jaga Pada Saat MV. Andhika Paramesti Sandar di Pelabuhan" adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan / plagiat skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, ...22... Juli... 2019

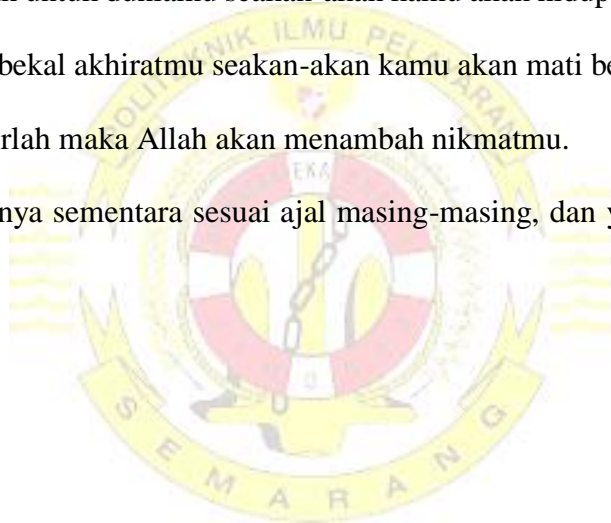
Yang menyatakan



M FATAH MUALIMIN  
NIT. 52155626.N

## MOTTO

1. Allah SWT tergantung bagaimana perasangka hamba kepadaNya, berperasangka baiklah kepada Allah.
2. Ridho Allah adalah ridho dari orangtua, berbaktilah kepada kedua orangtua untuk mendapat ridho Allah SWT.
3. Belajarlah untuk menghargai diri sendiri dan menghargai orang lain.
4. Bekerjalah untuk duniamu seakan-akan kamu akan hidup ribuan tahun, dan kerjakan bekal akhiratmu seakan-akan kamu akan mati besok.
5. Bersyukurlah maka Allah akan menambah nikmatmu.
6. Dunia hanya sementara sesuai ajal masing-masing, dan yang kekal adalah akhirat.



## HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini penulis persembahkan untuk :

1. Allah SWT yang selalu memberikan rahmat dan hidayahNya dalam hidup penulis dan Rasullullah SAW yang memberi cahaya yang terang kepada umatnya dari masa yang kelam, bodoh, kemas yang penuh dengan ilmu pengetahuan dan kasih sayang.
2. Capt. Dwi Antoro, M.M, M.Mar. dan Bu Yustina Sapan, S.ST., M.M. yang selalu sabar membimbing sehingga skripsi ini selesai dengan baik.
3. Kedua orang tua penulis, Bapak Budi Utomo dan Ibu Kiswati yang selalu memberikan kasih sayangnya tanpa henti, dukungan, nasehat, doa serta jerih payah serta segala yang terbaik untuk keberhasilan dan cita-cita putramu ini.
4. Adik penulis Dewi Ernawati dan Tria Rismawati terima kasih atas segala dukungannya.
5. Semua teman-teman seperjuangan angkatan LII (52), senior-senior, serta junior-juniorku di PIP Semarang.
6. Teman-teman dari kota Demak yang selalu memberikan motivasi dan semangat.
7. Semua *crew* MV. Andhika Paramesti yang sudah banyak memberikan ilmu kepada penulis pada saat praktek semoga menjadi amalan yang tak pernah putus dan bermanfaat.

## KATA PENGANTAR

Alhamdulillah , segala puji syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT , yang maha pengasih dan maha penyayang atas segala Rahmat, Taufik, serta HidayahNya yang telah dilimpahkan kepada hambanya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Sholawat serta salam semoga senantiasa tercurahkan kepada Nabi Besar Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita dari jalan gelap yaitu jahiliyah menuju jalan yang terang menerang yaitu Dinul Islam.

Skripsi ini mengambil judul “Identifikasi Kelalaian Dinas Jaga Pada Saat MV. Andhika Paramesti Sandar di Pelabuhan” dengan metode kualitatif studi kasus yang terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian selama satu tahun di kapal MV. Andhika Paramesti

Dalam usaha menyelesaikan penulisan skripsi ini, dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang berarti. Untuk itu perkenankanlah pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc, M.Mar, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu pengetahuan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. Dwi Antoro, M.M, M.Mar, selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang sekaligus Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.

3. Ibu Yustina Sapan, S.ST., M.M. selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penulisan skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Bapak Ibu Dosen serta Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
5. Orang Tua Penulis, Bapak Budi Utomo dan Ibu Kiswati yang selalu memberikan doa restu dan serta semangat.
6. Nakhoda, KKM, *Officer* dan seluruh *Crew* MV. Andhika Paramesti yang telah memberikan bimbingan pada penulis selama praktek layar.
7. Teman-teman dari Demak yang selalu membantu memberikan pemikirannya sehingga Skripsi ini terselesaikan.
8. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, yang membantu kelancaran skripsi ini.

Semoga skripsi ini dapat bermanfaat untuk kepentingan pendidikan didalam lingkungan PIP Semarang maupun bagi masyarakat luas.

Semarang, Juli 2019

Penulis

**M FATAH MUALIMIN**

NIT : 52155626.N



## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO.....	v
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
ABSTRAKSI.....	xii
ABSTRACT.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Perumusan Masalah.....	3
C. Batasan Masalah.....	3
D. Tujuan Penelitian.....	3
E. Manfaat Penelitian.....	4
F. Sistematika Penulisan.....	5
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka .....	8
B. Kerangka Pikir Penelitian.....	19

### BAB III METODE PENELITIAN

A. Waktu Dan Tempat Penelitian .....	21
B. Metode Penelitian.....	21
C. Sumber Data .....	22
D. Metode Pengumpulan Data .....	23
E. Analisis Data .....	26

### BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Objek Yang Diteliti.....	28
B. Analisis Masalah.....	31
C. Pembahasan Masalah.....	37

### BAB V PENUTUP

A. Simpulan.....	50
B. Saran.....	50

### DAFTAR PUSTAKA

### LAMPIRAN

### DAFTAR RIWAYAT HIDUP

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	1	<i>Ship Particular</i>
Lampiran	2	<i>Crew List</i>
Lampiran	3	<i>Visitor Log Book</i>
Lampiran	4	<i>Crews Shore Leave Record</i>
Lampiran	5	Lembar Wawancara
Lampiran	6	Gambar
Lampiran	7	Lembar Pengajuan Judul
Lampiran	8	Lembar Bimbingan Skripsi
Lampiran	9	Daftar Riwayat Hidup



## ABSTRAKSI

**M FATAH MUALIMIN**, 2019, NIT: 52155626.N, *“Identifikasi Kelalaian Dinas Jaga Pada Saat MV. Andhika Paramesti Sandar di Pelabuhan”*, Program Studi Nautika, program diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Dwi Antoro, M.M., M.Mar. dan Pembimbing II: Yustina Sapan, S.ST., M.M.

Kapal adalah sarana angkutan laut yang paling dibutuhkan untuk pengangkutan barang karena dapat dilaksanakan dengan jumlah yang besar serta biaya yang dikeluarkan lebih sedikit dibandingkan sarana angkutan yang lain. Namun hal tersebut di atas tidak dapat terlaksana dengan baik tanpa kecakapan pelaut yang baik dan bertanggung jawab. Agar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan seperti : pencurian dan bahaya lain yang dapat merugikan berbagai pihak. Pelaksanaan dinas jaga yang dilaksanakan oleh anak buah kapal harus sesuai dengan aturan-aturan yang berlaku sesuai dengan standart international seperti : tugas jaga di pelabuhan, jaga geladak dan lain sebagainya, dan nakhoda harus mengontrol kegiatan anak buah kapal yang bertujuan untuk meminimalkan dan mencegah hal-hal yang dapat membahayakan kapal, manusia, muatan dan lain sebagainya, sehingga diharapkan tercapainya keadaan yang aman dan terkendali sesuai yang diharapkan oleh semua pihak.

Metode penelitian yang digunakan oleh penulis adalah metode kualitatif dan menggunakan jenis penelitian deskriptif, sedangkan metode pengumpulan data yang digunakan adalah metode wawancara, observasi dan studi pustaka terkait dengan pelaksanaan dinas jaga di pelabuhan.

MV. Andhika Paramesti merupakan jenis kapal curah yang dimiliki PT. Andhika Lines. MV. Andhika Paramesti diawaki oleh beraneka macam suku bangsa, beraneka macam sifat dan tingkah lakunya dan terdapat keanekaragaman yang dilihat dari latar belakang pendidikan dalam hal ijazah laut yang dimiliki, akan mempengaruhi proses bongkar muat, terutama perwira kapal yang akan mempengaruhi pola pikir dari setiap individu dalam melihat segala sesuatu, baik dalam mengambil keputusan, pemahaman mengenai prosedur dan penguasaan peralatan. Pemahaman prosedur dinas jaga yang kurang optimal dan ketidakdisiplinan para awak kapal MV. Andhika Paramesti, maka dari itu Nakhoda yang ditunjuk sebagai wakil atau utusan dari perusahaan harus memberikan pengarahan dan penjelasan terhadap prosedur jaga di kapal untuk mencegah timbulnya kesalahan-kesalahan tersebut.

**Kata kunci:** Dinas jaga, Pelabuhan, Kelalaian



## ABSTRACT

**M FATAH MUALIMIN**, 2019, NIT: 52155626.N, *“Identification of watchkeeping negligence when MV. Andhika Paramesti was berthed at the Port”*, Nautical department, program of diploma IV, Merchant Marine Polytechnic Of Semarang, Lecture I: Capt. Dwi Antoro, M.M., M.Mar. and  
Lecture II: Yustina Sapan, S.ST., M.M.

The ship is a marine transportation facilities are most needed for the transport of goods due to be carried out by a large amount as well as the costs incurred are less than the other means of transport. However, the above can not be successful without good skill and responsibility of seafarer. To avoid things that are not desirable such : theft and other hazard that can harm various parties. Implementation of guard services performed by the crew shall be in accordance with the rules applicable in accordance with the International standards such as : guard duty at the port, keep the deck etc, and the master must control the activities of the crew that aims to minimize and prevent things which may endanger the ship, human, cargo, etc. So it is expected to achieve a secure and controlled circumstances as expected by all parties.

The research method used by the author is a qualitative method and uses a type of descriptive research, while the data collection method used is the method of interview, observation and literature study related to the implementation of watchkeeping at the port.

MV. Andhika Paramesti is a type of bulk carrier ship owned by PT. Andhika Lines. MV. Andhika Paramesti was manned by various ethnic groups, a wide range of properties and behaviour and there is a diversity of educational backgrounds seen in the case of marine diploma held, will affect the loading and unloading process, especially the ship's officers that will affect the pattern think of each individual in to see everything, either in making decisions, understanding of procedures and control procedures equipment. Comprehension suboptimal guard duty and indiscipline of the crew members of MV. Andhika Paramesti, therefore Master appointed as representative or envoy of the company should provide guidance and insight to watch the procedure on the ship to prevent such errors.

**Keywords:** Watchkeeping, Port, Negligence



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di Dunia, dimana pulau yang satu dengan pulau yang lainnya dihubungkan dengan laut. Sehingga dalam proses pendistribusian barang antara pulau yang satu dengan pulau yang lain akan lebih efektif dan efisien jika dilakukan menggunakan transportasi laut. Oleh karena itu, kapal di pilih sebagai sarana transportasi laut yang di anggap paling tepat, karena pengiriman barang dapat dilaksanakan dalam jumlah yang besar serta biaya yang dikeluarkan lebih kecil dibandingkan dengan sarana transportasi yang lain.

Dalam hal memuat barang, kapal mengutamakan penanganan muatan yang efektif dan efisien. Agar hal tersebut dapat terlaksana dengan baik, dibutuhkan pengetahuan tentang prinsip-prinsip memuat yang baik dan benar, Seperti melindungi kapal, melindungi muatan, melindungi awak kapal, memperkecil *broken stowage* (BS), dan melakukan bongkar muat secara efisien. Sesuai dengan prinsip-prinsip pemuatan diatas perwira jaga harus benar-benar melaksanakan tugas jaga agar tidak terjadi kesalahan terhadap penataan muatan yang mengakibatkan keterlambatan bongkar muat yang akhirnya akan menimbulkan kerugian bagi perusahaan. Sesuai dengan aturan jaga yang telah ditetapkan dalam organisasi di atas kapal, semua awak kapal wajib melaksanakan aturan jaga tersebut tanpa terkecuali. Didalam organisasi

ini harus mencerminkan suasana yang kondusif yang mampu menunjang terciptanya suasana kerja yang nyaman bagi seluruh awak kapal. Maka tugas jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan sangat penting dan harus dilaksanakan sesuai prosedur yang sudah ditetapkan perusahaan pelayaran maupun aturan internasional.

Sesuai dengan *ISPS Code* aturan tugas jaga pelabuhan harus diterapkan oleh perwira jaga dan dibantu oleh anak buah kapal yang jaga pada jam itu. Hasil analisa *Maritime Safety Comitee* menunjukkan bahwa faktor terbesar yang menyebabkan kerusakan muatan dan *over stowage* adalah kesalahan manusia. Kesalahan manusia tidak lain menyangkut manajemen diatas kapal. Salah satu contohnya adalah perwira jaga meninggalkan kewajiban tugas jaganya dan melimpahkan tugas jaganya kepada perwira yang lainnya. Ada juga anak buah kapal yang meninggalkan kewajiban tugas jaganya tanpa ijin perwira jaga yang bersangkutan. Hal demikian dapat mengakibatkan antara lain, memuat tidak sesuai dengan *stowage plan*, mengabaikan prinsip-prinsip memuat dan masih banyak resiko-resiko yang tinggi sehingga menimbulkan kerugian besar bagi perusahaan pelayaran. Untuk itu diperlukan perwira kapal yang menghargai juga mengerti akan tugas-tugas menyangkut jaga di pelabuhan. Kebanyakan perwira kapal menganggap remeh tugas tersebut. Mereka sering sekali meninggalkan tugas jaganya misalnya: Turun kedarat, tidur dikamar atau menyerahkan tugas kepada awak kapal yang belum mengerti tentang pemuatan. Sebelumnya pernah dilakukan beberapa penelitian terkait hal diatas seperti :



Penelitian Agung Setyo G.: 2009 di kapal MV. Victory yang berjudul “Kelalaian Dinas Jaga Pada Saat Kapal Sandar Dapat mengakibatkan Kesalahan Terhadap Penataan Muatan”. Dalam penelitian ini penulis menjelaskan secara umum tentang kesalahan yang sering dilakukan anak buah kapal sehingga mengakibatkan kesalahan pada penataan muatan di kapal kontainer.

Penelitian Anggoro Jati Pranoto: 2016 di kapal MT. Matindok yang berjudul “Pengaruh Pelaksanaan Dinas Jaga Terhadap Keselamatan Crew kapal MT. Matindok Pada Saat Sandar Di Pelabuhan”. Dalam penelitian ini penulis menjelaskan bahwa pelaksanaan dinas jaga yang tidak sesuai prosedur dapat mengakibatkan bahaya yang mengancam keamanan kapal dan anak buah kapal.

Oleh karena itu, untuk mengetahui kelalaian-kelalaian apa yang sering terjadi dan upaya apa yang dilakukan untuk mengurangi terjadinya kelalaian dinas jaga tersebut, maka penulis tertarik untuk membahas masalah ini dengan mengambil judul **”Identifikasi Kelalaian Dinas Jaga Pada Saat MV. Andhika Paramesti Sandar di Pelabuhan “**

## B. PERUMUSAN MASALAH

Berdasarkan judul yang telah penulis kemukakan, maka pokok permasalahan dalam judul ini adalah :

1. Bagaimana pelaksanaan tugas jaga di pelabuhan bagi perwira dan jurumudi jaga pada saat kapal sandar ?
2. Apakah akibat yang dapat di timbulkan oleh kelalaian perwira jaga dalam menjalankan tugas jaga dipelabuhan?

3. Upaya apa yang di lakukan untuk mengurangi terjadinya kelalaian dinas jaga tersebut?

#### C. BATASAN MASALAH

Mengingat banyaknya permasalahan dalam pembahasan ini, maka penulis hanya akan membahas hal-hal yang berkaitan dengan tugas jaga pada saat kapal sandar tanggal 05 Januari 2018 di pelabuhan Suralaya - *Jetty 2*.

#### D. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan penulis mengajukan skripsi ini adalah :

1. Untuk mengetahui pelaksanaan tugas jaga di pelabuhan bagi perwira dan jurumudi jaga pada saat kapal sandar.
2. Untuk mengetahui akibat yang di timbulkan oleh kelalaian perwira jaga dalam menjalankan tugas jaga di pelabuhan.
3. Untuk mengetahui upaya yang di lakukan untuk mengurangi terjadinya kelalaian dinas jaga di pelabuhan.

#### E. MANFAAT PENELITIAN

Dengan diadakannya penelitian dan penulisan skripsi ini, penulis berharap akan tercapainya beberapa manfaat yang dapat dicapai, antara lain:

1. Pembahasan ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan dalam memperbaiki pelaksanaan dinas jaga yang kurang sesuai dengan prosedur

di atas kapal, sehingga pada akhirnya akan tercipta suasana kerja yang diharapkan oleh semua pihak.

2. Dapat menambah informasi awak kapal mengenai pentingnya pelaksanaan dinas jaga sesuai dengan prosedur yang ada agar tercipta suasana kerja yang kondusif sehingga pada akhirnya dapat meningkatkan kinerja semua awak kapal.
3. Sebagai referensi bagi perusahaan pelayaran dalam mengetahui sampai sejauh mana pelaksanaan dinas jaga di MV. Andhika Paramesti, sehingga perusahaan dapat mengambil tindakan seperlunya agar tidak mendapat klaim atas keterlambatan kedatangan muatan yang disebabkan dari kesalahan memuat.
4. Sebagai sumbangan bagi para pembaca, baik secara langsung maupun tidak langsung, sehingga pada akhirnya dapat bermanfaat dalam peningkatan dinas jaga di kapal MV. Andhika Paramesti
5. Menambah pengetahuan bagi penulis maupun pembaca tentang kegiatan dinas jaga yang ada di atas kapal MV. Andhika Paramesti pada saat sandar di pelabuhan dan sedang melakukan kegiatan bongkar muat.

#### F. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika dalam penyusunan skripsi ini dapat dibagi dalam lima Bab, dimana masing-masing bab saling berkaitan satu sama lain sehingga tercapai tujuan dalam penulisan skripsi ini.

## **BAB I PENDAHULUAN**

Pada bab ini terdiri dari latar belakang masalah, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulis skripsi. Latar belakang berisi tentang alasan pemilihan judul skripsi dan diuraikan pokok-pokok pikiran beserta data pendukung tentang pentingnya judul yang dipilih. Perumusan masalah adalah uraian tentang masalah yang diteliti, dapat berupa pernyataan dan pertanyaan. Tujuan penelitian berisi tujuan spesifik yang ingin dicapai melalui kegiatan penelitian. Manfaat penelitian berisi tentang uraian tentang manfaat yang diperoleh dari hasil penelitian dari pihak yang berkepentingan. Batasan masalah berisi tentang batasan-batasan dari pembahasan masalah yang akan diteliti. Sistematika penulisan berisi susunan atau urutan-urutan skripsi.

## **BAB II LANDASAN TEORI**

Pada bab ini terdiri dari tinjauan pustaka dan kerangka pikir penelitian. Tinjauan pustaka berisi teori atau pemikiran serta konsep yang melandasi judul penelitian. Kerangka pikir penelitian merupakan pemaparan penelitian kerangka berfikir atau tahap pemikiran secara kronologis pemahaman teori dan konsep. Definisi operasional adalah definisi tentang variabel atau istilah lain dalam penelitian yang di pandang penting.



### **BAB III METODE PENELITIAN**

Dalam bab ini menjelaskan mengenai jenis metode penelitian, waktu dan tempat penelitian, sumber data, metode pengumpulan data dan teknik analisis data.

### **BAB IV ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Pada bab ini terdiri dari hasil analisa data penelitian dan pembahasan masalah guna memberikan jalan keluar atas masalah yang dihadapi dalam identifikasi kelalaian dinas jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan dan bagaimana upaya untuk menyelesaikan masalah agar tidak terjadi kelalaian dalam pelaksanaan tugas jaga di pelabuhan. Analisa data merupakan bagian inti dari skripsi dan berisi pembahasan mengenai hasil-hasil penelitian yang diperoleh.

### **BAB V PENUTUP**

Pada bab ini terdiri dari kesimpulan dan saran. Maka sebagai bagian akhir penulisan skripsi ini akan ditarik kesimpulan dari hasil analisa pembahasan masalah. Dalam bab ini, penulis juga akan menyumbangkan saran yang mungkin dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait sesuai dengan fungsi penelitian sebagai pemecahan suatu masalah.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORITIS**

#### **A. TINJAUAN PUSTAKA**

##### **1. Identifikasi**

Menurut JP Chaplin yang diterjemahkan Kartini Kartono yang dikutip Uttoro (2008) Identifikasi adalah proses pengenalan, menempatkan objek atau individu dalam suatu kelas sesuai dengan karakteristik tertentu. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2016) Identifikasi adalah tanda kenal; bukti diri; penentu atau penetapan identitas seseorang, benda dan sebagainya. Sedangkan menurut Wikipedia Bahasa Indonesia (2016) Identifikasi berasal dari kata *Identify* yang artinya meneliti, menelaah.

Berdasarkan pendapat diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa Identifikasi adalah kegiatan yang mencari, menemukan, mengumpulkan, meneliti, mendaftarkan, mencatat data dan informasi dari “kebutuhan” lapangan.

##### **2. Kelalaian**

Menurut Prof. Dr. Wirjono Prodjodikoro (2003:72), Kelalaian adalah kesalahan pada umumnya, tetapi dalam ilmu pengetahuan hukum mempunyai arti teknis yaitu suatu macam kesalahan si pelaku tindak pidana yang kurang berhati-hati sehingga akibat yang tidak disengaja terjadi. Menurut Jan Remmelink (2003:177), Pada intinya kelalaian mencakup kurang cermat berpikir, kurang pengetahuan, atau bertindak kurang terarah.

Berdasarkan pendapat diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa Kelalaia berarti tidak atau kurang menduga secara nyata kemungkinan terjadinya akibat fatal dari tindakan orang tersebut dikarenakan kurangnya pengetahuan atau bertindak tidak sesuai prosedur yang ada.

### 3. Dinas jaga

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2014:188), Dinas adalah segala sesuatu yang bersangkutan dengan urusan pekerjaan jawatan, sedang bertugas. Jaga (2014:376) adalah bangun, tidak tidur, berkawal atau bertugas menjaga keselamatan dan keamanan, mengawasi, melindungi dan menjaga keselamatan dan keamanan lingkungan sekitar.

Sedangkan Menurut *Purwadarminta* (2006: 293 dan 459), Pengertian dari dinas jaga dibagi menjadi dinas dan jaga yaitu:

- a. Dinas adalah bagian kantor atau pemerintah yang mengurus pekerjaan tertentu, segala sesuatu yang berhubungan dengan jawatan atau sedang menjalankan tugas kewajiban.
- b. Jaga adalah tidak tidur, bangun, berkawal, menunggui supaya selamat (jangan sampai hilang), berawas-awas waspada dalam menghadapi segala kemungkinan.

Dari definisi tersebut diatas Pengertian dinas jaga adalah tanggung jawab untuk suatu pekerjaan jaga yang dilakukan dikapal atau di pelabuhan untuk mencegah atau meminimalkan resiko dari pencurian, menciptakan situasi dan kondisi agar aman dan terkendali. Sesuai dengan prosedur yang diinginkan dan menjaga semua fasilitas kapal agar terbebas dari pencurian atau kerusakan dari pihak-pihak tertentu.

Tujuan dilaksanakannya dinas jaga, yaitu :

- a. Menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban kapal, muatan dan lingkungannya.
- b. Melaksanakan atau mentaati peraturan dan ketentuan yang berlaku secara nasional maupun internasional.
- c. Melaksanakan perintah atau intruksi dari perusahaan maupun dari Nakhoda.

Mengingat pentingnya penerapan prosedur dinas jaga yang benar di atas kapal, dalam hal ini menyangkut penerapan aturan-aturan dan pelaksanaan itu sendiri. Setiap awak kapal terutama seorang mualim harus memahami betul tentang organisasi kerja di kapal, termasuk dalam hal ini mengenai peraturan jam jaga, jam kerja dan jam istirahat. Tentunya aturan-aturan yang dibuat ini mengacu terhadap aturan yang telah ditetapkan dan disepakati secara internasional. Setiap kewajiban-kewajiban selama tugas jaga haruslah selalu dilaksanakan dengan penuh tanggung jawab. Hal ini dimaksudkan agar terciptanya kondisi kerja yang baik.

Jaga pelabuhan sendiri, berarti tugas jaga yang dilaksanakan ketika kapal sedang sandar dan dilaksanakan dengan prinsip jaga 24 jam bergantian, hal ini bertujuan agar awak kapal dapat diatur bergantian pesiar/meninggalkan kapal. Sebelum melaksanakan tugas jaga, petugas jaga harus mempersiapkan fisik dan mental agar tugas jaga dapat berjalan dengan baik dan lancar, untuk itu sebelum bertugas wajib memperhatikan hal-hal sebagai berikut:



- a. Waktu istirahat yang cukup, hal ini bertujuan agar saat melakukan tugas jaga, tubuh dalam keadaan *fit*. *Fit* di sini bukan hanya sehat, bahkan Dr. Ade Jeanne D. L. Tobing, SpKO menjelaskan bahwa ada kesalahan persepsi mengenai sehat dan bugar. Banyak orang masih menganggap keduanya merupakan kondisi yang sama. “Menurut WHO, sehat adalah suatu keadaan sehat fisik, mental dan sosial. Tidak hanya bebas dari penyakit dan kelemahan. Sedangkan *Fit* adalah kemampuan individu untuk melakukan fungsinya secara efisien dan efektif, serta mampu melakukan kegiatan darurat tanpa merasa lelah.” Kata Ade.
- b. Petugas jaga sebelum jaga dilarang meminum alkohol/obat-obatan yang memabukkan (4 jam sebelum jaganya).
- c. Saat berjaga petugas jaga wajib melengkapi diri dengan perlengkapan diri yang memadai, misalnya *safety shoes*, *wearpack*, *helm*, *safety gloves* dan lain-lain.

#### 4. Perwira jaga laut

Perwira jaga laut adalah yang bertanggung jawab dalam tugas jaga navigasi bertanggung jawab dalam secara aman selama periode tugasnya, pada saat itu perwira jaga yang bersangkutan harus berada di anjungan atau di suatu lokasi yang berhubungan langsung, misalnya di Ruang peta atau ruang *bridge control*.

#### 5. Nakhoda

Menurut UU No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 1 butir 41, Nakhoda atau *Master* adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi

pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Sebagai pemimpin tertinggi diatas kapal pada umumnya dan *Deck Departement* pada khususnya. Nakhoda sebagai penanggung jawab umum manajemen diatas kapal. Segala sesuatu yang dikerjakan diatas kapal harus melalui persetujuan darinya. Nakhoda melimpahkan tugas jaga kepada semua bawahannya, dalam hal ini adalah semua perwira yaitu *officers* untuk bagian dek dan *engineers* untuk bagian mesin. Nakhoda juga mengatur pekerjaan anak buah kapal dengan sebaik-baiknya. Serta berhak pula menyusun anak buah kapal menurut tugas dan jabatannya. Nakhoda selalu berhubungan langsung maupun tidak langsung dengan perusahaan dalam hal pelaksanaan pelayaran dan keselamatan kapal, awak kapal maupun muatannya, dalam hal ini hubungannya dengan pelaksanaan tugas jaga yang dilaksanakan diatas kapal.

#### **6. Perwira Jaga pelabuhan**

Perwira jaga yang dimaksud adalah perwira jaga bagian dek. Dikapal tempat penulis melaksanakan praktek laut, ada 3 (tiga) orang perwira jaga yang bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas jaga sesuai jam jaganya masing-masing, terutama pada saat kapal sedang sandar di pelabuhan. *Chief Officer* bertanggung jawab penuh atas muatan kapal dan mengurus dokumen kapal yang diperlukan serta mengkoordinir atau mengatur jam jaga, jam kerja harian maupun jam istirahat anak buah kapal bagian dek. *Chief Officer* dibantu oleh *Second Officer* dan *Third Officer* dalam hal pelaksanaan tugas jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan. Dikapal MV. ANDHIKA PARAMESTI pembagian tugas jaga kapal sandar di pelabuhan telah diatur

sesuai peraturan yang dibuat oleh perusahaan berdasarkan peraturan internasional. Dalam pelaksanaan tugas jaga diperlukan satu kelompok regu jaga yang dapat melakukan kerjasama dengan baik. Perwira jaga sebagai pemimpin regu jaga mempunyai tanggung jawab terhadap hal-hal yang terjadi selama jam periode jaganya. Perwira jaga wajib memimpin anak buah kapal dalam pelaksanaan tugas jaganya dan berhak memberikan perintah kepada anak buah kapal sehubungan dengan pelaksanaan tugas jaga tersebut. Sedangkan anak buah kapal harus melaksanakan setiap *order* atau perintah yang diberikan oleh pemimpin regu jaga. Disamping sebagai pemimpin regu jaga, perwira jaga mempunyai kewajiban membantu *boatswain* (Serang) dalam pelaksanaan kerja harian. Pengaturan jam kerja harian perwira jaga dilaksanakan sesuai dengan peraturan jam kerja yang telah diatur oleh perusahaan.

## 7. Anak buah kapal

ABK (Anak Buah Kapal) yang dimaksud dalam hal ini adalah ABK bagian dek, meliputi 1 orang *boatswain* (Serang), 3 Juru Mudi, dan 3 kadet seperti yang terdapat di kapal MV. ANDHIKA PARAMESTI tempat penulis melakukan kegiatan praktek laut. Seluruh ABK maupun kadet diwajibkan mengetahui tentang prosedur kerja dan prosedur jaga yang harus dilaksanakan pada saat kapal sedang berlayar maupun pada saat sandar di pelabuhan baik itu pada saat melaksanakan bongkar muat ataupun tidak

## 8. Perusahaan

Pihak perusahaan dalam hal ini adalah PT. ANDHIKA LINES. Bagian armada darat baik yang berada di kantor cabang maupun agen-agen yang berada di luar daerah perlu meningkatkan perhatian dan pelayanannya secara maksimal terhadap laporan-laporan dari kapal sehubungan dengan permintaan peralatan atau barang yang dibutuhkan diatas kapal. Mereka juga harus tanggap terhadap apa saja yang saat itu menjadi beban dan ganjalan yang dirasakan oleh para awak kapal, untuk kemudian disampaikan kepada pihak manajemen di kantor pusat. Dan pada akhirnya tidak akan terjadi masalah yang berkaitan dengan produktifitas kerja para awak kapal. Oleh karena itu pihak perusahaan harus pro-aktif dalam menyikapi berbagai kemungkinan adanya ganjalan yang saat itu dirasakan oleh awak kapal.

## 9. Hal-hal yang berkait dengan dokumen kapal

Tanggung jawab perwira jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan, selain mengurus kapal dan muatannya juga harus menyelesaikan dokumen-dokumen kapal yang diperlukan.

Menurut I Gede Pasek Suarjana (2012), mengenai dokumen-dokumen pengapalan (*Shipping Documents*). Dokumen-dokumen yang dipergunakan dalam proses pengapalan barang, khususnya pengapalan ekspor dari satu negara ke negara lain dinamakan dokumen pengapalan atau shipping documents, yang mempunyai fungsi :

- a. Melindungi muatan mulai sejak dipersiapkan untuk dimuat ke dalam kapal di pelabuhan pemuatannya, sampai muatan itu diserahkan kepada pemiliknya.

- b. Menyatakan hak milik atas barang yang diangkut oleh kapal serta hak-hak lain yang timbul sebagai akibat dari pengangkutan itu.

Maka jelaslah bahwa dokumen pengapalan merupakan dokumen yang mempunyai nilai perdagangan. Dokumen-dokumen yang dapat diperdagangkan tersebut terdiri dari:

- a. Faktur dagang (*Commercial Invoice*) dan *Packing List*.
- b. Konosmen (*Bill of Lading*).
- c. Polis asuransi laut (*Marine Insurance Policy*).

Selain dokumen-dokumen pengapalan muatan yang diperlukan dalam hubungan antara si pengirim dan si penerima muatan, ada juga dokumen-dokumen muatan kapal yaitu dokumen-dokumen yang harus dibuat dalam penyelenggaraan pengangkutannya sebagai bukti otentik mengenai status dan kondisi muatan. Jenis-jenis dokumen tersebut adalah sebagai berikut.

- a. *Shipping Order*, disebut juga *Shipping Instruction*

Adalah dokumen yang menjadi sumber dari semua jenis dokumen muatan kapal niaga. Dalam muatan tertentu dari pengiriman menyatakan kehendaknya untuk mengapalkan muatan tertentu dari pelabuhan pemuatan tertentu dan ditujukan ke pelabuhan tujuan tertentu dengan menggunakan kapal tertentu juga.

- b. Resi Gudang

Yaitu surat tanda terima muatan yang dikeluarkan oleh kepala gudang yang menerima muatan tersebut dari *shipper*. Biasanya *shipper* menyerahkan muatan yang akan dikapalkan itu satu dua hari sebelum

kedatangan kapal yang bersangkutan di pelabuhan pemuatan untuk melakukan pemuatan.

c. *Bill of Lading*

Yaitu surat perjanjian pengangkutan barang antara pengangkut dengan pengirim muatan.

d. *Manifest*

Yaitu faktor muatan yang dimuat oleh kapal pada pelabuhan pemuatan dan akan dibongkar di pelabuhan tujuan masing-masing. Ada 2 (dua) jenis *manifest*.

1). *Cargo Manifest*

Diperlukan oleh unit-unit organisasi perusahaan pelayaran yang melayani muatan yaitu untuk persiapan penyusunan *cargo document*, pemberitahuan umum kepada Bea dan Cukai. Oleh karena itu dalam *Cargo Manifest* ini tidak diperlukan informasi mengenai uang tambang.

2). *Freight Manifest*

Diperlukan oleh unit organisasi yang berkaitan dengan keuangan.

## 10. Kerjasama dan Kinerja Tugas Jaga

Setiap perwira jaga mempunyai tugas dan tanggung jawab yang besar, yang harus dipikul hingga jam jaganya usai. Perwira jaga harus mampu memimpin anak buahnya dalam melaksanakan tugas jaganya, baik pada saat kapal sedang bongkar muat atau pada saat kapal sedang berlayar maka



diperlukan pembagian tugas sesuai dengan jabatan yang sudah tercantum dalam buku SIJIL.

Menurut Rivai (2004: 125) menyatakan bahwa manfaat pembagian kerja adalah untuk menentukan:

- a. Ringkasan pekerjaan dan tugas-tugas (*job summary and duties*)
- b. Situasi dan kondisi kerja (*working condition*)
- c. Persetujuan (*Approvals*)

Beban dan *volume* pekerjaan merupakan konsekuensi logis daripada fungsi yang beraneka ragam yang harus dilaksanakan. Selanjutnya ia mempunyai konsekuensi dalam berbagai bentuk, seperti keharusan adanya penentuan tanggung jawab dan wewenang secara jelas, uraian pekerjaan yang rapi, kriteria mengukur pelaksanaan tugas yang akurat dan objektif, dan sebagainya.

Jenis pekerjaan yang beraneka ragam juga merupakan konsekuensi daripada fungsi-fungsi yang menjadi tanggung jawab organisasi untuk dilaksanakan. Masing-masing jenis pekerjaan itu mempunyai ciri sendiri serta menuntut ketrampilan khusus untuk pelaksanaannya. Misalnya, dalam suatu organisasi niaga kegiatan penelitian dan pengembangan sangat berbeda dengan kegiatan produksi dan atau pemasaran, yang juga berbeda dengan kegiatan penunjang seperti administrasi keuangan.

Beban kerja dan jenis pekerjaan yang beraneka ragam itu memerlukan spesialisasi-spesialisasi khusus pula. Berbagai ikatan dan organisasi profesional merupakan satu bukti daripada aneka ragam spesialisasi yang harus terdapat dalam organisasi-organisasi modern.

Tanggung jawab serta etos kerja yang tinggi sangat dibutuhkan bagi awak kapal yang sedang melaksanakan tugas jaga, terutama pada saat kapal sedang sandar di pelabuhan. Mustari (2011: 21) berpendapat bahwa tanggung jawab adalah sikap dan perilaku seseorang untuk melaksanakan tugas dan kewajiban yang seharusnya dia lakukan, terhadap diri sendiri, masyarakat, lingkungan (alam, sosial dan budaya), negara dan Tuhan. Sependapat dengan Mustari, Daryanto (2013: 142) menyatakan bahwa tanggung jawab adalah sikap dan perilaku untuk melaksanakan tugas dan kewajibannya, yang seharusnya dia lakukan, terhadap diri sendiri, masyarakat, lingkungan (alam, sosial, dan budaya), Negara dan Tuhan Yang Maha Esa. Adanya rasa ikut serta memiliki (*sense of belonging*) atau "*rumoso handarbeni*" akan menimbulkan motivasi untuk turut merasa bertanggung jawab.

Untuk mencapai hasil pekerjaan yang maksimal dibutuhkan penetapan pola kerja yang efektif. Pada umumnya, reaksi terhadap kebosanan kerja menimbulkan penghambat yang berarti bagi *output* produktifitas kerja. Karena manajemen menyadari bahwa masalahnya bersumber pada cara pengaturan pekerjaan itu sendiri, maka mereka menanggapi dengan berbagai teknik, beberapa diantaranya efektif dan yang lainnya kurang efektif. Teknik ini antara lain pemerdayaan pekerjaan, suatu istilah umum bagi beberapa teknik yang dimaksudkan untuk lebih menyesuaikan tuntutan pekerjaan dengan kemampuan seseorang. Manajemen partisipatif, yang menggunakan berbagai cara untuk melibatkan pekerja dalam pengambilan keputusan (*decision making*) yang mempengaruhi pekerjaan mereka. Dalam

beberapa hal, usaha untuk mengalihkan potensi para pekerja pokok pekerjaan yang membosankan pada instrumentalia, pada waktu-waktu luang untuk beristirahat, atau pada sarana yang lebih fantastis.

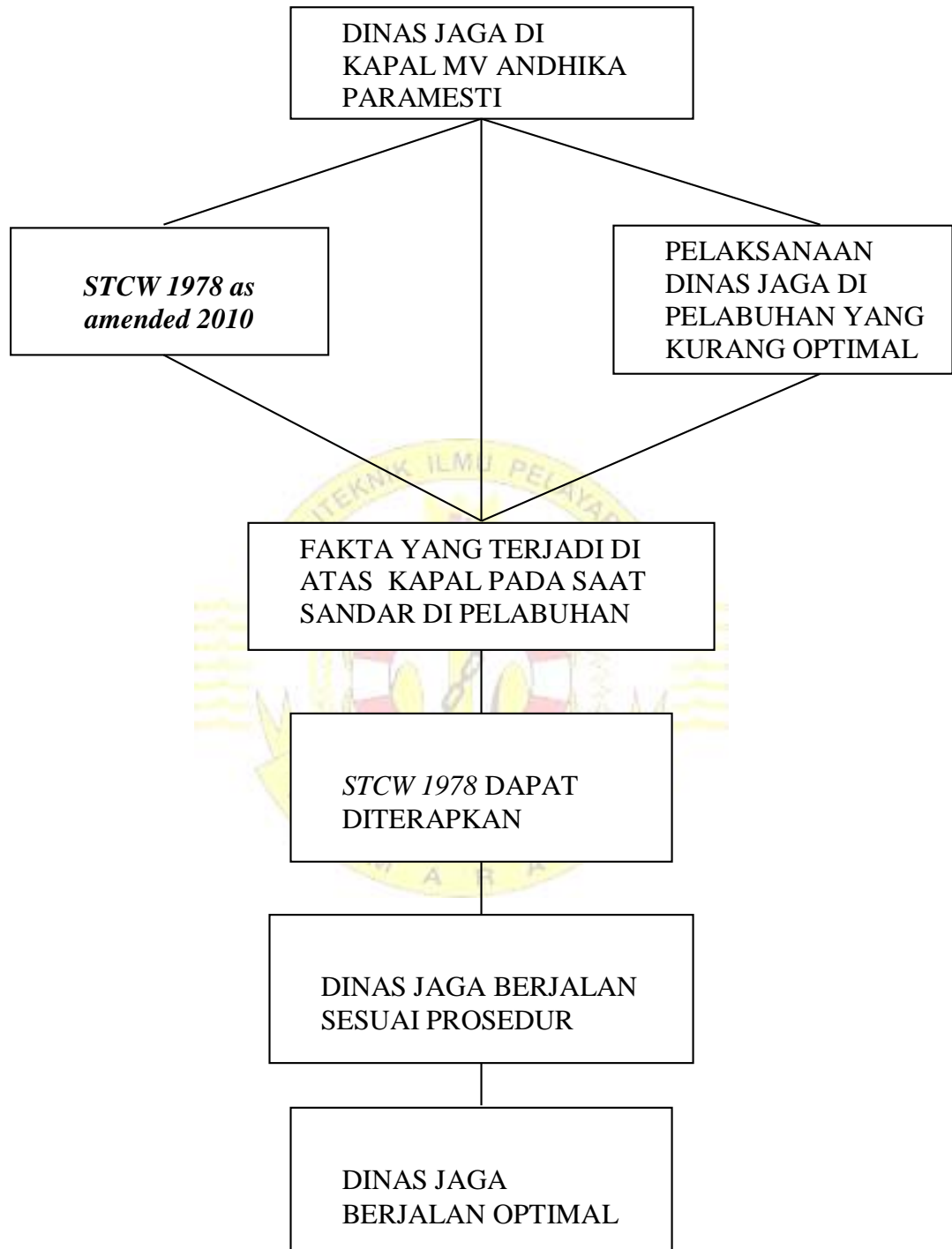
## **B. KERANGKA PIKIR**

Tujuan dari dinas jaga adalah untuk mencegah atau meminimalkan resiko pencurian, kerusakan muatan, atau resiko lain yang berhubungan dengan hal itu. Sehingga diharapkan pada akhirnya tercapai keadaan yang aman dan terkendali sesuai dengan yang diharapkan oleh semua pihak.

Namun untuk memenuhi tuntutan dari kegiatan dinas jaga tersebut tidaklah mudah. Pada kenyataan yang terjadi di lapangan, terjadi hal-hal yang tidak seharusnya terjadi, seperti terjadinya *listing* pada kapal yang disebabkan oleh pelaksanaan dinas jaga yang tidak sesuai dengan prosedur di atas kapal yang dilakukan oleh perwira maupun anak buah kapal.

Pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan dengan maksimal di atas kapal adalah relatif, karena sulit untuk menentukan suatu pekerjaan dapat dilakukan dengan maksimal. Hal itu dipengaruhi oleh pandangan masing-masing individu yang menentukan penilaian terhadap pekerjaan tersebut dilakukan dengan maksimal atau tidak. Hal ini juga tidak terlepas dari pengaruh peralatan bongkar muat di atas kapal yang masih menggunakan sistem operasi manual sehingga akan mempengaruhi kegiatan dinas jaga.

Berdasarkan pada landasan teori, bahwa ketentuan-ketentuan yang harus dilaksanakan oleh regu jaga harus dipahami dan dilaksanakan dengan baik, ketentuan pelaksanaan jam kerja harus benar-benar diperhatikan untuk tujuan keselamatan dan kesehatan kerja.



**Gambar 2.1 Kerangka pikir**

## BAB V

### PENUTUP

#### A. SIMPULAN

Dari berbagai uraian yang telah dikemukakan pada bab - bab sebelumnya, akhirnya penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Pelaksanaan dinas jaga di MV. Andhika Paramesti belum sepenuhnya dilaksanakan sesuai dengan *standing order* yang berlaku. Masih terdapat banyak sekali kelalaian dinas jaga yang dilakukan oleh para anak buah kapal yang mengakibatkan terjadinya hal-hal yang merugikan kapal dan perusahaan.
2. Dampak yang ditimbulkan akibat kelalaian dinas jaga yang dilakukan para petugas jaga adalah terjadinya pencurian tali *tross* depan, kapal mengalami *healing*, kemudian pencurian telepon genggam milik salah satu anak buah kapal. Dimana semua ini diakibatkan oleh kurangnya pemahaman dari para anak buah kapal khususnya bagian dek terhadap aturan jaga yang sesuai dengan *STCW 1978 Amandement 2010*.
3. Melaksanakan familiarisasi dinas jaga kepada para anak buah kapal terutama anak buah kapal yang baru naik diatas kapal dan memberikan penjelasan tentang *standing order* yang telah dibuat.

## B. SARAN

Penulis mengajukan beberapa saran menyangkut tentang simpulan yang telah diambil atas permasalahan yang ada, saran-saran yang diambil antara lain :

1. Perlu dilakukannya *meeting* dan *sharing* untuk mengevaluasi kinerja para anak buah kapal dan bila perlu berikan *reward* kepada anak buah kapal yang memiliki kinerja yang bagus sesuai *standing order* minimal 1 bulan sekali.
2. Untuk meminimalisir dampak yang terjadi akibat kelalaian dinas jaga, para perwira di kapal dianjurkan untuk lebih sering melakukan familiarisasi kepada para anak buah kapal dan juga melakukan evaluasi atas kinerja anak buah kapal terutama kepada anak buah kapal baru, sehingga mereka akan lebih terbiasa dan lebih paham akan tugas-tugasnya tentang pelaksanaan dinas jaga yang sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan diatas kapal seperti yang telah tercantum dalam siji dan *STCW 1978/2010*. Perwira jaga diharapkan mampu menguasai semua kondisi kapal pada saat kapal sedang sandar di pelabuhan dan melakukan persiapan bongkar muat. Sehingga nantinya perwira jaga mampu membimbing dan mengarahkan anak buahnya dalam melaksanakan dinas jaga sesuai prosedur yang berlaku di atas kapal. Dalam hal ini Nakhoda berkewajiban untuk menciptakan hubungan yang baik diantara perwira dan bawahannya. Baik itu hubungan kedinasan ataupun hubungan diluar kedinasan yang nantinya dapat mempererat tali persaudaraan antar anak buah kapal. Hal inilah yang nantinya akan menciptakan suasana kerja yang kondusif demi terciptanya



peningkatan kinerja anak buah kapal sehubungan dengan pencapaian produktifitas kapal dan perusahaan yang bersangkutan.

3. Sebaiknya dalam hal familiarisasi para perwira bisa ikut berpartisipasi yaitu dengan memberikan contoh langsung mengenai pelaksanaan dinas jaga yang baik sesuai dengan *standing order* yang berlaku, sehingga para anak buah kapal dapat lebih memahaminya.





## DAFTAR PUSTAKA

- Chaplin, J.P. 2008. *Kamus Lengkap Psikologi, Alih Bahasa: Kartono Kartini dikutip Uttoro*. Jakarta: Raja Grafindo.
- Daryanto. 2013. *Implementasi Pendidikan Karakter di Sekolah*. Yogyakarta: Gava Media.
- Departemen Pendidikan Nasional. 2016. *Kamus Besar Bahasa Indonesia Cetakan ke delapan Belas Edisi V*. Jakarta : Gramedia Pustaka Utama
- International Maritime Organization (IMO). 2002. *Standards of Training Certification & Watchkeeping for seafarer 1978*. London: IMO  
<https://imo.org>
- Lofland dan Lofland dikutip oleh Dr.Lexy J Moleong. 2011. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Rosdakarya.
- Moleong, Lexy J. 2004. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Rosdakary.
- Mustari, Mohamad. 2011. *Karakter Refleksi Untuk Pendidikan Karakter*. Yogyakarta: Laksbang Pressindo.
- Nasution. 2003. *Metode Penelitian Naturalistik Kualitatif*. Bandung: Tarsito.
- Prodjodikoro, Wirjono. 2003. *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*. Bandung : Refika Aditama.
- Poerwadarminta. 2006. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka
- Rommelink, Jan. 2003. *Hukum Pidana*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Riduwan. 2003. *Skala Pengukuran Variabel-variabel Penelitian, Cetakan Kedua*. Bandung: Alfabeta.
- Suarjana, I Gede Pasek. Agustus 2012. *Pengertian Import, Vol.1*.  
<http://desuarjana.wordpress.com/2012/08/27/pengertian-import/>.
- Sutopo. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Surakarta: UNS.
- Tobing, Ade Jeanne D. L. 2014. *Perbedaan Sehat dan Bugar*. Dari Viva.co.id:  
<https://www.viva.co.id/arsip/550939-ini-perbedaan-sehat-dan-bugar>
- Undang-Undang Republik Indonesia No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran  
[https://pih.kemlu.go.id/files/uu\\_17\\_tahun\\_2008.pdf](https://pih.kemlu.go.id/files/uu_17_tahun_2008.pdf)



Veithzal, Rivai. 2004. *Manajemen Sumber Daya Manusia untuk Perusahaan*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.

Wikipedia Bahasa Indonesia (2016, 15 Maret). *Pengertian Identifikasi*. Dari Wikipedia Ensiklopedia Bebas:  
<https://id.wikipedia.org/wiki/Identifikasi>







**LAMPIRAN 1**  
**SHIP'S PARTICULAR**

SHIP'S PARTICULARS ( Bulker )													
Name		MV. Andhika Paramesti					Company Name : Andhika Lines						
Port Of Registry		JAKARTA											
Owner		Andhika Lines											
Country		Jakarta , Indonesia											
Address		Menara Kadin Indonesia 20 <sup>th</sup> floor, Jl.H.R. Rasuna Said,Blok X-5 Kav. 2&3 Kuningan Jakarta 12950 , Indonesia											
Built	Sumitomo Heavy Industri , ltd JAPAN					Hull No :		1219					
	Keel Laid :		08/08/1996		Launched :		20/12/1996		DEL :		24/03/1997		
Call Sign		YBDM2				Bareboat Charterer							
Off . Number		2015 Pst No. 9014/L				Sub- Charterer							
IMO Number		9139282				Managing Owner			Andhika Lines				
Satcom "FB 150"		+ 870 77399 2464			Email		andhika.paramesti@andhika.onsatmail.com						
Ship's Mob		+ 62 811 8751 788			mv.paramesti@andhika.com								
Immarsat "C"		452503390							Fax :				
MMSI Number		525006390											
Classification, Notation and Number		DNV1A1 Bulk Carrier ESP HC-E E0 holds 2,4,6 Empty / 24544											
Gross Tonnage		38215											
Net Tonnage		24655											
Suez Tonnage		Gross :		39722,08		Net :		37040.49		SC ID :		22186	
Panama Tonnage						Net :		31616		PC ID :		802999	
Light Ship		9520											
Length (o.a)		225m				Scantl. Draught Figures							
Length ( b.p)		216m											
Breadth (mid)		32,26m				Displacement			DeadWeight				
Depth (mid)		19,20m				83018			73588				
Design Draught		12,20m				TPC :		65,39					
Scanti. Draught		13,85m											
Deadweight		Freeboard			Draught			Displacement		Deadweight			
Freshwater		5051			14,188			83238		73718			
Summer		5368			13,871			83246		73726			
Main Engine		DIESEL UNITED SULZER 7RTA 48T ME No. 3293											
Output		MCR 12070 PS / 8877 KW NOR 10260 PS / 110 RPM 7546 KW											
Service Speed		LADEN 13,0 Knts Ballast 13,5 Knts											
Auxilliaries		DAIHATSU DK 3X 419 KW 720 RPM - *pcs / GENERATOR AC 450 V 60 Hz 3X380 kw- 3pcs											
Emergency Diesel		DIESEL MITSUI-DEUTZ 99KW AT 1800RPM/ GENERATOR 100KW 450V60Hz-TAIYO Electric Co., Ltd											
Bow Thruster		NIL											
Hold Capacity (cbm)	H1 :	11256,3	H2:	12817,1	H3 :	13270,2	H4:	12118,9	H5 :	13272,2			
	H6 :	12799,5	H7:	11764,2	H8 :	NA	H9:	NA	Ttl hold:		87298,4		
Tanck capacities ( In cbm )	Ballastwater				Freshwater			Other Tank		Last Revision			
	20422,40/32560,3 (CH4)				296			26,60					
	Heavy Full Oil 2608,4				Marine Diesel Oil			Lubricants		08/10/2015			
	48,5 m				215,7			52,6					
Max Air Draft		48,5											

**MV. ANDHIKA PARAMESTI**  
Flag : Indonesia  
IMO No. : 9139282  
GRT : 38215  
NRT : 24655  
BHP : 12070  
**MV. ANDHIKA PARAMESTI**



## LAMPIRAN 2 CREW LIST

### CREW LIST

X Arrival      X Departure

1. Name of Vessel		Call Sign	2. Port of Departure		3. Date of Departure	
MV. ANDHIKA PARAMESTI		YBDM2	SURALAYA		7-May-18	
4. Nationality of Ship		IMO NO.	5. arrived from	Destination/Nextport		
INDONESIA		9139282	SURALAYA	SURALAYA		
7.No	8. Family / Given names	9.Rank 10.Nationality	11.Date and Place of Birth	Date and Place of Join	Passport No Expiry Date	Seaman Book No. Expiry Date
1	ARIF WICAKSONO	MASTER Indonesian	29-May-1976 Tangerang	18-Mar-2018 Suralaya	A 904 0011 3-Sep-2019	F 08140 10-May-2020
2	ILMA LUTFI	C/OFF Indonesian	15-Mar-1976 Iepara	7-Apr-2018 Suralaya	B 6309290 2-Mar-2022	F 01720 4-Apr-2020
3	ERVANS PATAR DIAYA	2/OFF Indonesian	1-Dec-1987 Iokarta	7-May-2017 Suralaya	B 5771431 5-Jan-2022	C 059257 30-Apr-2019
4	NASIR	3/OFF Indonesian	31-Dec-1989 Maros	10-Oct-2017 Suralaya	B 3985660 17-May-2021	F 047908 29-Aug-2020
5	ASHARI HASAN	CHIEF/ENG Indonesian	29-Sep-1974 Madun	18-Mar-2018 Suralaya	A 916695 25-Sep-2019	E 131213 10-Feb-2020
6	SURANA	2/ENG Indonesian	24-Feb-1973 Karangdowo	7-Apr-2018 Suralaya	B 5772749 17-Jan-2022	E 108105 10-Aug-2019
7	AGUS WAHYUDI	3/ENG Indonesian	17-Jul-1974 Wonogiri	20-Feb-2018 Suralaya	B 3259717 18-Feb-2021	E 128287 11-Nov-2019
8	CATUR SAKTI RAHARJO	4/ENG Indonesian	28-Oct-1990 Boyolali	20-Feb-2018 Suralaya	B 2168148 15-Oct-2020	F 107896 5-Feb-2021
9	SYARIFUDDIN	Electrician Indonesian	21-Apr-1976 Sangbua	11-Dec-2017 Suralaya	B 8298959 18-Oct-2022	C 027023 10-Dec-2018
10	NANDANG SUHENDAR	Bosun Indonesian	19-Nov-1964 Bandung	10-Oct-2017 Suralaya	B 0619132 5-Mar-2020	C 022096 14-Nov-2019
11	ICHWAN KHAUSYAR	AB - 1 Indonesian	27-Oct-1984 Iokarta	7-May-2017 Suralaya	C 0252727 3-May-2023	E 081496 20-May-2019
12	SANTUSO	AB - 2 Indonesian	10-Aug-1977 Bangkalan	11-Dec-2017 Suralaya	B 2167440 8-Oct-2020	F 012906 17-Apr-2020
13	AGUS SUBOWO	AB - 3 Indonesian	2-Sep-1972 Bangkalan	18-Mar-2018 Suralaya	B 9191786 14-Feb-2023	C 0077264 9-Sep-2020
14	WAWAN WIGANDA	AB - 4 Indonesian	10-Dec-1976 Belitung	7-May-2017 Suralaya	B 1829969 11-Aug-2020	C 026208 26-Nov-2020
15	AGUS SONIAYA	Fitter Indonesian	5-Aug-1971 Iokarta	10-Oct-2017 Suralaya	B 4932556 15-Sep-2021	C 020278 8-Nov-2018
16	FIRMAN MAULANA	Oiler - 1 Indonesian	15-Feb-1991 Iokarta	7-May-2017 Suralaya	B 4202784 3-Jun-2021	F 016453 20-Apr-2020
17	TURNANTO	Oiler - 2 Indonesian	20-Jun-1979 Iokarta	20-Feb-2018 Suralaya	B 5128942 6-Oct-2021	C 019832 30-Oct-2020
18	MOCH SYAFI	Oiler - 3 Indonesian	12-Sep-1969 Surabaya	7-May-2017 Suralaya	A 8544902 20-Jun-2019	F 133710 16-Apr-2021
19	ERICK CHRIST OCTAVIANUS S	Cook Indonesian	7-Oct-1984 Bandung	7-May-2017 Suralaya	B 9900859 14-Mar-2023	C 012302 4-Oct-2020
20	MUHAMMAD AFIF	D/Cadet - 1 Indonesian	24-Dec-1997 Payakumbuh	20-Jan-2018 Suralaya	B 7495693 13-Jun-2022	F 025187 18-May-2020
21	IQBAL DWI PRAKASA	D/Cadet - 2 Indonesian	12-Mar-1997 Surabaya	6-Aug-2017 Suralaya	B 7142211 14-Jan-2022	F 028664 4-Jul-2020
22	M. FATAH MUALIMIN	D/Cadet - 3 Indonesian	8-Sep-1996 Demak	6-Aug-2017 Suralaya	B 7141825 7-Jun-2022	F 028546 19-Jun-2020
23	RIO ANDRE MANURUNG	E/Cadet - 1 Indonesian	17-Sep-1996 Belawan	6-Aug-2017 Suralaya	B 7163194 29-May-2022	F 030683 13-Jun-2020
24	ANDIKA TULUS PANGESTU	E/Cadet - 2 Indonesian	4-Sep-1997 Karanganyar	6-Aug-2017 Suralaya	B 7143298 7-Jul-2022	F 028577 4-Jul-2020
25	ARDIANSYAH ARSY	E/Cadet - 3 Indonesian	6-Jul-1997 Muara labuh	6-Aug-2017 Suralaya	B 7142526 19-Jun-2022	F 028600 4-Jul-2020

7 May 2018



**Capt. Arif Wicaksono**  
MASTER



### LAMPIRAN 3 VISITOR LOG BOOK

**VISITOR / GANGWAY LOG BOOK**

Date : 23.07.2018 / 08.08.2018  
 Port of : SURABAYA

No	Name of Visitor	Document ID No	Purpose of Visit	Person & Baggage Searcher		Date / Time In	Date / Time Out	Visitor Tag Distributed	
				YES	No			YES	No
1	Pudi		Kirim Barang			24 Juli 2018			
2	IMRAN		TNI			8 Agustus 2018			
3	Eddy		Surveyor						
4	Gondung		Agent						
5	Miftah		Agent						
6	Topik		Demnago						
7	Gusti W.		BEM			08/08/018			
8	Yusuf M.								
9	Ban. Bledok								
10	KOE MIRA								
11									
12									
13									
14									

Gangway Watch :  
 From : 00.00 To : 00.00 Name : SANTOSO  
 From : 00.00 To : 00.00 Name : AFRI

### LAMPIRAN 4 CREWS SHORE LEAVE RECORD

**CREWS SHORE LEAVE RECORD**

Name of Vessel : MV. ANDHIKA PARAMESTI  
 Port of : SURABAYA ANCHORAGE

No	Name of Crews	Rank	Date / Time Out	Date / Time In	Purpose	Signature
1	ILMA LUTFI	C/O	18.07.18/10.15	18.07.18/15.00	PESTIAN	
2	M. FATAH	D/CADET	18.07.18/19.10	18.07.18/20.00	PESTIAN	
3	M. AEF	D/CADET	18.07.18/19.10	18.07.18/20.00	PESTIAN	
4	TURNIANTO	OILER	20.07.18/10.00	20.07.18/15.00	PESTIAN	
5	M. SYAFI	OILER	20.07.18/15.10	20.07.18/18.25	PESTIAN	
6	NASIR	3/O	21.07.18/15.00	21.07.18/19.00	PESTIAN	
7	SURANA	2/E	21.07.18/15.00	21.07.18/22.00	PESTIAN	
8	CATUR SAKTI R.	4/E	21.07.18/19.00	21.07.18/22.00	PESTIAN	
9	ANDIEA TULUS	E/CADET	21.07.18/19.00	21.07.18/22.00	PESTIAN	
10	ALDIANSYAH ARSY	E/CADET	21.07.18/19.00	21.07.18/22.00	PESTIAN	
11	IGDAL DWI P.	D/CADET	21.07.18/19.00	21.07.18/22.00	PESTIAN	
12	ASHARI HASAN	C/E	22.07.18/09.00	22.07.18/15.00	PESTIAN	
13	M. FATAH	D/CADET	28.07.18/08.00	28.07.18/15.10	PESTIAN	
14	TURNIANTO	OILER	28.07.18/08.00	28.07.18/15.10	PESTIAN	
15	AEDIANSYAH ARSY	E/CADET	28.07.18/08.00	28.07.18/15.10	PESTIAN	
16	SYARIFUDIN	ELECT	28.07.18/08.00	28.07.18/15.10	PESTIAN	
17	ABUS SONDAYA	FITTER	29.07.18/07.00	29.07.18/15.00	PESTIAN	
18	ICHWAN KAUHYAR	A/B	29.07.18/08.15	29.07.18/15.00	PESTIAN	
19	ALIF WICAKSONO	MSTR	01.08.18/08.45	01.08.18/16.15	PESTIAN	
20	BRUNIS PATRI DARYA	3/O	01.08.18/16.15	01.08.18/22.30	PESTIAN	
21	ANDIEA TULUS	E/CADET	02.08.18/11.40	02.08.18/21.00	PESTIAN	
22	PILMAN M	OILER	02.08.18/11.40	02.08.18/21.00	PESTIAN	

Chief Officer : \_\_\_\_\_  
 Master : \_\_\_\_\_





## LAMPIRAN 7

### LEMBAR WAWANCARA

Responden 1

Nama : Capt. Sthepanus Hilman S. P.

Jabatan : Nahkoda

Kapal : MV. ANDHIKA PARAMESTI

Tanggal Penelitian : 10 Januari 2018

Hasil wawancara sebagai berikut:

1. Bagaimana pelaksanaan dinas jaga di MV. Andhika Paramesti pada saat sandar di Pelabuhan?

Jawab :

Pelaksanaan dinas jaga pada saat kapal sandar sekilas seperti berjalan dengan baik namun sebenarnya terdapat banyak kelalaian yang dilakukan para anak buah kapal dan *standing order* yang dibuat belum sepenuhnya dijalankan.

2. Dampak apa yang terjadi atas kelalaian dinas jaga oleh perwira jaga dan juru mudi jaga tersebut?

Jawab :

Dampaknya jelas, seperti yang telah terjadi yaitu pencurian tali *tross* depan pada saat kapal berlabuh jangkar di Muara Pantai Berau dan juga pencurian telepon genggam milik salah satu anak buah kapal (juru mudi) pada saat sandar di *Jetty #2* Suralaya. Semua ini bermula dari kelalaian para petugas jaga.



3. Upaya apa yang dilakukan untuk mengurangi terjadinya kelalaian dinas jaga oleh para petugas jaga tersebut?

Jawab:

Upayanya yaitu kita sebagai seorang perwira seharusnya tidak hanya bisa memerintah tetapi juga harus bisa memberi contoh kepada bawahan kita tentang pelaksanaan dinas jaga yang baik dan benar sesuai *standing order* yang berlaku





## Responden 2

Nama : Iwan Budi Dharmawan  
Jabatan : Chief Officer  
Kapal : MV. Andhika Paramesti  
Tanggal Penelitian : 11 Januari 2018

Hasil wawancara sebagai berikut:

1. Bagaimana pelaksanaan dinas jaga di MV. Andhika Paramesti pada saat sandar di Pelabuhan?

Jawab :

Pelaksanaan dinas jaga di pelabuhan sesuai dengan peraturan perusahaan, perencanaan dilakukan oleh *Chief Officer*, dan dibantu oleh *Officer* lainnya, perwira jaga melaksanakan jaga di dek, perwira juga memantau keadaan di luar dengan dibantu juru mudi yang jaga di geladak. Pelaksaaan tugas jaga di pelabuhan lebih difokuskan pada pelaksanaan bongkar muat serta keamanan kapal, karena daerah pelabuhan rawan pencurian. Setiap 1 jam sekali juru mudi ronda keliling kapal untuk mengecek tali-tali tambat dan memastikan semua tali tidak ada yang terlalu kencang ataupun *slight* dan juga untuk memantau keadaan di sekeliling kapal. Setiap 1 bulan sekali, periode jaga juru mudi dan kadet di *rolling* agar tidak terjadi kebosanan.

2. Dampak apa yang terjadi atas kelalaian dinas jaga oleh perwira jaga dan juru mudi jaga tersebut?



Jawab:

Dampaknya banyak bahkan bisa menjalar seperti hilangnya tali *tross* depan bahwa jika ini tidak segera diganti dengan tali yang baru dapat mengganggu kegiatan operasional kapal, ini berhubungan dengan pada saat kapal akan tambat di pelabuhan, jika tali yang digunakan kurang kapal tidak bisa sandar di pelabuhan.

3. Upaya apa yang dilakukan untuk mengurangi terjadinya kelalaian dinas jaga oleh para petugas jaga tersebut?

Jawab :

Meningkatkan komunikasi dan koordinasi yang baik antar petugas jaga, karena komunikasi yang baik merupakan salah satu hal penting yang di perlukan dalam bekerja sama dalam suatu tim terutama tim jaga. Kesalahan sedikit dalam memahami instruksi pun akan berakibat fatal oleh karena itu jalinlah komunikasi yang baik dengan sesama petugas jaga.





### Responden 3

Nama : Nurhakim  
Jabatan : Second Officer  
Kapal : MV. Andhika Paramesti  
Tanggal Penelitian : 12 Januari 2018

1. Bagaimana pelaksanaan dinas jaga di MV. Andhika Paramesti pada saat sandar di Pelabuhan?

Jawab :

Dinas jaga pada saat di pelabuhan dibagi menjadi dua tim atau kelompok, dimana tim 1 dipimpin oleh second officer dan beranggotakan 1 juru mudi dan 1 kadet deck kemudian tim 2 dipimpin oleh third officer dan beranggotakan 1 juru mudi dan 1 kadet deck.

2. Dampak apa yang terjadi atas kelalaian dinas jaga oleh perwira jaga dan juru mudi jaga tersebut?

Jawab:

Dampaknya tentu sangat banyak, salah satunya adalah kapal pernah mengalami *heeling* pada saat pergantian jaga antara *Third Officer* dengan *Second Officer*. Untung kejadian itu dapat segera diatasi. Pada pergantian jaga harus benar-benar dilakukan dengan baik, seluruh kegiatan yang sudah dilakukan dan keadaan kapal pada saat pergantian jaga harus diberikan secara lengkap agar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan seperti *heeling*.



3. Upaya apa yang dilakukan untuk mengurangi terjadinya kelalaian dinas jaga oleh para petugas jaga tersebut?

Jawab :

Banyak sekali upaya yang dilakukan seperti familiarisasi, meeting dan sharing namun untuk meningkatkan rasa tanggung jawab seseorang akan pentingnya dinas jaga yang baik dan benar bergantung dari tiap-tiap orang itu sendiri. Ada yang mudah untuk diingatkan ada juga yang sangat sulit untuk diingatkan, bahkan cenderung melawan. Maka kita sebagai seorang perwira harus bisa mengambil sikap dan memahami karakter dari para anak buah kapal sehingga bisa terjalin komunikasi yang baik.





#### Responden 4

Nama : Nasir

Jabatan : Third Officer

Kapal : MV. Andhika Paramesti

Tanggal Penelitian : 13 Januari 2018

1. Bagaimana pelaksanaan dinas jaga di MV. Andhika Paramesti pada saat sandar di Pelabuhan?

Jawab :

Masih ditemukan beberapa insiden yang membahayakan kapal yang diakibatkan oleh kelalaian para anak buah kapal dalam melaksanakan dinas jaga, terutama anak buah kapal baru dimana mereka masih belum familiar dengan atauran-aturan yang terdapat dalam standing order, meskipun sebelumnya mereka juga pernah bekerja di atas kapal namun setelah naik di kapal yang lain mereka harus segera menyesuaikan diri dan memahami isi dari standing order yang dibuat oleh shief officer.

2. Dampak apa yang terjadi atas kelalaian dinas jaga oleh perwira jaga dan juru mudi jaga tersebut?

Jawab:

Sebagai contoh dampak yang terjadi karena kelailaian dinas yaitu saat itu di *Jetty 2* Suralaya kapal sedang muat atau *loading*, terjadi pencurian di atas kapal yang mengakibatkan hilangnya telepon genggam salah satu anak buah kapal (juru mudi). Pada waktu itu juru mudi jaga sedang jaga *gangway* sendirian dikarenakan *officer* jaga sedang ada





kegiatan dan *stand by* di *office room* sementara kadet jaga ikut membantu *officer* jaga di *office room*. Karena menurutnya keadaan di sekitar kapal aman, juru mudi tersebut pergi ke *mess room* untuk mengambil makanan dan meninggalkan *gangway* tanpa adanya petugas jaga yang *stand by* di *gangway* dan pada saat itu juru mudi tersebut meletakkan telepon genggamnya di *box* yang terdapat di dekat *gangway*. Setelah kembali dari *mess room* telepon genggam juru mudi tersebut sudah tidak ada di tempat. Hal ini membuktikan kelalaian yang dilakukan juru mudi yang meninggalkan pos penjagaan tanpa adanya konfirmasi dengan petugas jaga yang lain dapat mengakibatkan hal yang tidak diinginkan.

3. Upaya apa yang dilakukan untuk mengurangi terjadinya kelalaian dinas jaga oleh para petugas jaga tersebut?

Jawab :

Salah satu upaya untuk mengurangi terjadinya kelalaian dinas jaga yaitu melakukan familiarisasi tugas jaga kepada Petugas Jaga agar meningkatkan kesadaran akan tanggung jawab dinas jaganya. Kemudian setiap sebulan sekali di adakan *meeting* dan *sharing* untuk membahas masalah-masalah yang telah terjadi di bulan ini dan mencari solusi dari permasalahan tersebut.



## Responden 5

Nama : Santuso  
Jabatan : Juru Mudi  
Kapal : MV. Andhika Paramesti  
Tanggal Penelitian : 13 Januari 2018

1. Bagaimana pelaksanaan dinas jaga di MV. Andhika Paramesti pada saat sandar di Pelabuhan?

Jawab :

Para petugas jaga melaksanakan tugas-tugas sesuai yang di instruksikan oleh chief officer di dalam standing order seperti melaksanakan patroli keliling kapal setiap 1 jam sekali, memantau keadaan palka dan membantu kadet dalam proses deballasting.

2. Dampak apa yang terjadi atas kelalaian dinas jaga oleh perwira jaga dan juru mudi jaga tersebut?

Jawab:

Seperti yang telah saya alami sendiri yaitu kehilangan telepon genggam. Pada saat itu saya pergi ke crew mess room dan meninggalkan gangway dalam keadaan tanpa penjagaan seorang pun. Saya sendiri mengakui bahwa hal tersebut merupakan kesalahan saya juga karena tidak ijin perwira jaga dan begitu saja meninggalkan pos jaga karena merasa keadaan di sekitar aman-aman saja.



3. Upaya apa yang dilakukan untuk mengurangi terjadinya kelalaian dinas jaga oleh para petugas jaga tersebut?

Jawab :

Telah dilakukannya *meeting* tiap sebulan sekali oleh semua crew yang di pimpin oleh Nakhoda untuk membahas permasalahan-permasalahan yang telah terjadi kemudian mengevaluasi dan mencari solusi bersama dari masalah-masalah tersebut.





**LAMPIRAN 8**  
**GAMBAR-GAMBAR**



Gambar 1: MV. Andhika Paramesti.



Gambar 2: *Accommodation Deck.*







Gambar 3: Proses bongkar batu bara.



Gambar 4: Petugas jaga *Stand By* di Pos Jaga.



## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama Lengkap : M Fatah Muallimin
2. Tempat / Tanggal Lahir : Demak, 08 September 1996
3. NIT : 52155626 N
4. Alamat Asal : Jalan Ahmad Yani  
Ds. Kuala Jelai RT 03 RW 00  
Kec. Jelai  
Kab. Sukamara
5. Agama : Islam
6. Jenis kelamin : Laki-laki
7. Golongan darah : A+
8. Nama Orang Tua
  - a. Ayah : Budi Utomo
  - b. Ibu : Kiswati
9. c. Alamat : Jl. Ahmad Yani Ds. Kuala Jelai RT 03 RW 00  
Kec. Jelai Kab. Sukamara
10. Riwayat Pendidikan
  - a. SD : SDN Kuala Jelai 2, Tahun 2009
  - b. SMP : SMP N 1 Jelai, Tahun 2012
  - c. SMA : SMA N 1 Jelai, Tahun 2015
  - d. Perguruan Tinggi : PIP Semarang, Tahun 2015 - 2019
11. Pengalaman Pratek Laut
  - a. Perusahaan Pelayaran : PT. Andhika Lines
  - b. Nama Kapal : MV. Andhika Paramesti
  - c. Masa Layar : 05 Agustus 2017 – 18 Agustus 2018

